



★ L'acharnement des constructeurs, depuis les années 80, à compartimenter et ultra-spécialiser les genres (sportives, GT, sportivo-GT, répliques, customs, trails lourds et légers) n'a pas eu que du mauvais, loin de là. Des machines plus efficaces et plus abouties dans leurs domaines respectifs en furent les fruits, et il faudrait être sacrément bégueule pour ne pas s'en féliciter. En revanche, la quasi-disparition des motos simples non-spécialisées, dites "de base", a laissé pas mal de motards les bras

ballants, plantés comme deux ronds de flan devant un choix qu'ils n'avaient pas nécessairement envie de faire, obligés d'épouser tel ou tel concept pour pouvoir tout bonnement continuer à rouler sur deux roues. Ne parlons pas des maniaques du dépouillement extrême qui n'ont eu, jusqu'à tout récemment, qu'une poignée de customs à se mettre sous la dent. La routière classique toute nue, toute bête n'existait plus. Inconcevable ! Les premiers à réagir furent, une fois n'est pas coutume, les gens de Moto-Guzzi (hé

oui) qui lancent la Mille GT, fin 87, seul gros cube du moment à sortir des chaînes, vierge de tout équipement. L'année suivante, à quelques mois d'écart, apparaissent la 650 Honda NTV, plus utilitaire que vraiment routière, et la BMW K75 "de base", retenue pour ce comparatif. Version dépouillée et très légèrement modifiée des modèles C et S. Fin 89, les spot-lights du Salon de Paris illuminent les chromes de la VX 800 Suzuki, alors qu'en Italie, Moto Guzzi (encore) présente une machine au look

**BMW K 75 / Kawa 750 Zéphyr
Guzzi 1000 S / Suzuki VX 800**

Nu intégral

C O M P A R A T I F

Quelque peu oubliées par les services marketing dans leur course à l'armement, aux concepts tous azimuts, les motos simples nous reviennent au compte-gouttes. Belles et sans artifice, leur nudité est comme le plaisir qu'on prend à leur guidon : intégral. Par Bar2; photos S. Le Bellec.



sportif et franchement rétro, la 1000 S. Cette année enfin, Kawasaki propose sa version "retour aux sources" avec la dernière née du genre, "mamzelle" sept cinquantaine Zéphyr. Voilà pour la petite histoire des forces en présence.

Présentation Disparue du catalogue depuis cette année, la Guzzi Mille GT que nous avions d'abord retenue pour son esprit "relax", a finalement laissé sa place à la 1000 S d'inspiration plus sport, au niveau de l'allure en tout cas. Cette machi-

ne est en fait une Le Mans déguisée puisqu'elle lui emprunte au passage moteur et partie-cycle et reprend à peu de choses près la gueule légendaire des 750 S3 de 75. Les nostalgiques ne s'en plaindront pas. Basse, compacte, racée, elle laisse rarement indifférent, ne serait-ce que par son look franchement rétro. Niveau finition, par contre, le charme retombe un peu. Peinture fragile et revêtement de selle discutable étant les éléments les plus représentatifs du fini plutôt rustique, voire sommaire de l'ensemble. A 57 000 balles le

bout, on pouvait s'attendre à mieux.

La Zéphyr est une belle petite machine, fine, équilibrée et, là encore, on n'a pas hésité à taper dans l'ambiance Seventies pour modeler et motoriser la moto. Réservoir "goutte d'eau", long becquet de selle, quatre cylindres en ligne largement ailetés, ça respire la 900 Z1 de partout. Seuls les larges disques avant, les superbes roues à trois branches, la forte section de la fourche, et les deux silencieux courts et fins trahissent avec élégance la modernité de l'engin.



● **Plus lourde que ses rivales, la K 75 est une enrôleuse efficace et confortable. Bien secondée par un freinage puissant, elle ne rechigne pas à l'attaque. Sa sûreté de guidage est exemplaire**

Le moteur en revanche, semble tout droit sorti des catalogues de 77 tant sa ressemblance avec le bloc de la Z 650 est grande. La finition est correcte et l'on ne se plaindra pas de la présence de crochets à bagages sous la selle, très pratiques, et de la poignée de maintien passager parfaitement intégrée à la ligne. L'aspect un poil "plastoc" des compteur et compte-tours chromés apportent une petite note "clinquant/bon marché" qui tranche un brin avec le sérieux de l'ensemble.

A la différence des premières citées, la Suzuki ne va pas chercher très loin dans le passé son inspiration. L'Intruder 750, fameux custom de la marque, fut littéralement cannibalisé pour donner vie au VX 800. Avec quelques retouches cependant.

Le moteur d'abord, pièce maîtresse de son aînée, a subi les opérations nécessaires à permettre au VX des performances dignes d'une vraie routière. La partie-cycle de l'Intruder a également servi de base à celle du 800, moyennant quelques modifications visant à "déchopériser" l'assiette de la moto. Il en restera malgré tout quelque chose que nous verrons plus loin. Question look par contre, la VX ne doit rien à personne. L'ensemble selle/réservoir propose une ligne qu'on pourrait qualifier de néo-classique, et la pureté, l'extrême dépouillement de sa silhouette n'a d'égale que son originalité. Visiblement, chez Suzuki, à l'inverse de Kawa et Guzzi, on pense que les vieux pots ne font pas fatalement les meilleures soupes.

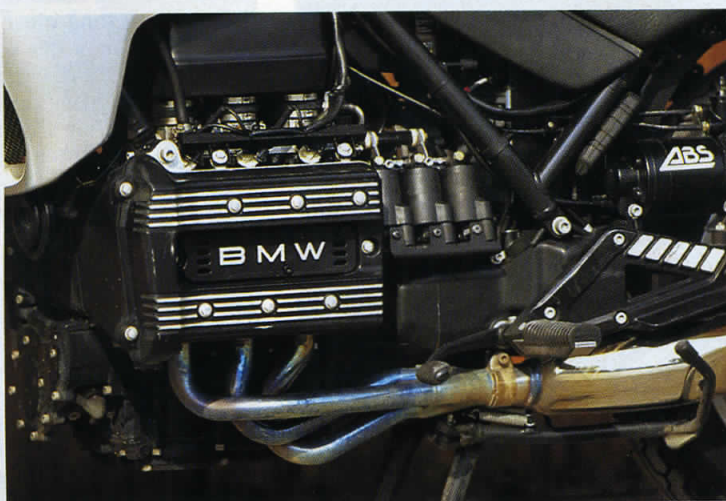
Au chapitre de la finition, on peut là encore parler d'un niveau correct. Seule véritable ombre au tableau : le becquet de selle formé des deux carter latéraux qui viennent se rejoindre à l'arrière, exhibe un gros raccord central franchement pas discret. Plutôt rare sur une japonaise. Proposée cette année dans un rouge plus vif que celui des modèles 90, la VX est aussi disponible enrobée d'un gris perle des plus chouettos. Sachez également que vous pourrez, en option, disposer d'une minitête de fourche et de supports de sacoches. Face aux Japonais, la création d'un modèle basique chez BMW n'a pas accouché d'une grosse prise de tête. Prenez une K75 C, gomez la tête de fourche, changez le cintre plat par un guidon haut, creusez la selle à la place du pilote pour lui donner un genre custom, un coup de laque noire sur le "moulbi" et ZOU, vous voici face au modèle "fun" de la gamme. Le résultat est une routière un poil customisée, de généreuse stature, et dont l'allure générale possède un petit côté "cheval de fer" pas dénué de charme. Le moteur, d'influence "automobilistique" est original à défaut d'être beau, mais l'absence d'habillages latéraux laisse apparaître un fouillis mécanique à l'esthétique discutable. Ceci mis à part, la finition est bonne, sans plus.

Prise en main Avant d'aller s'arsouiller ferme sur les petites routes normandes, la vocation plus ou moins citadine de nos engins nous impose un court périple au cœur de la grande ville, ne serait-ce que pour faire connaissance. Au moment d'enfourcher les motos, mon choix se porte irrésistiblement vers l'Italienne. Sans vraiment les connaître, on sent déjà que les trois autres seront sans surprise, qu'on sera tout de suite chez soi. La Guzzi, elle, c'est l'inconnu. Contact. BROOOAAAA J'en étais sûr ! la 1000 S est une rebelle et l'annonce d'entrée de jeu. Têtue, elle se refuse à vous, gronde et secoue, fait le gros dos (j'en rajoute un peu) tentant obstinément de refermer les gaz. C'est simple, la poignée semble soudée au guidon ! Quand, au prix d'un geste puissant, vous parvenez à tourner cette "rogntudju !" de poignée, la machine se rebiffe immédiatement en basculant l'échine de gauche à droite tel un mustang sauvage. Ca c'est du couple de renversement ou je m'y connais pas ! L'embrayage, peu progressif, allié au coffre du V-twin à bas régime, impose un décollage trapu de la bête. L'avant, équipé d'un amortisseur de direction réglable, est dur à manier sur les premiers mètres, mais s'allège rapidement dès que la vitesse augmente. Au pas entre les voitures par contre, elle use son homme. Direction ferme, main droite qui fatigue, rayon de braquage limité, on ne pense plus qu'à sortir très vite de la ville pour profiter pleinement de la position sport du 1000 S. Face à cet ours, les trois autres semblent d'une civilité reposante. La Zéphyr, avec son guidon classique et ses repose-pieds reculés, offre une position assez étrange, mi-sport, mi-confort, pas désagréable. Basse, légère et maniable, elle donne immédiatement envie de jouer, surtout que le large réservoir, plus court qu'il n'y



● Version dépouillée des modèles C et S, la K 75 s'offre une nouvelle jeunesse en se "customisant". Longue, haute, voire chevaline, un seul regard suffit à se convaincre de son confort et du sérieux de sa réalisation.

● Déjà connu, le trois cylindres à plat des K 75 est désormais laqué noir. D'une souplesse étonnante, ce bloc n'est pas franchement beau, même si, côté culasse, les tubulures d'échappement présentent un certain charme.



● A défaut d'être beau, le tableau de bord très "auto" de la BMW est fort complet. Outre l'instrumentation classique, on y trouve: témoin de rapport enclenché, de feu stop, de température d'eau, de fonctionnement d'ABS et de réserve, ainsi qu'une montre digitale.

paraît sur les photos, permet un pilotage "sur l'avant" qui ne devrait pas déplaire aux saignants de tous poils. Les commandes sont douces et les échappements lâchent un son feutré très discret qui monte allègrement dans l'aigu dès qu'on s'approche de la zone rouge. Mais ça, c'est pour plus tard.

La prise en main du VX 800 est immédiate. Tout tombe exactement où il faut et la position qu'elle propose au pilote ne doit pas être très loin du compromis idéal pour tailler la route. Sur les premiers tours de roues, les choses se gâtent un peu. La chasse et l'angle de colonne issus de



● "J'veux voir qu'une tête!" Ce fut sans doute le mot d'ordre des designers allemands pour dessiner la Béhème. Rien ne dépasse, c'est carré, compact, haut de l'avant et étroit de partout.

F	I	C	H	E
T	E	N	Q	
C	H	I	U	
BMW K 75				
Moteur				
Type	3 cylindres en ligne, à plat, refroidi par eau			
Distribution	2 ACT, 2 soupapes par cylindre			
Alimentation	injection électronique LE-Jetronic			
Lubrification	par carter humide			
Cylindrée	740 cm ³			
Alésage × course	67 × 70 mm			
Rapport volumétrique	11 à 1			
Puissance maxi	75 ch à 8 500 tr/mn			
Couple maxi	5,5 mkg à 6 750 tr/mn			
Régime maxi	8 750 tr/mn			
Rapport poids/puiss.	3,29 kg/ch			
Puissance spécifique	101,3 ch/l			
Mise en route	démarrateur électrique			
Transmissions				
Embrayage	monodisque à sec, commande mécanique			
Boîte	5 rapports			
Pourcentage	37/56/72/83/100 %			
Transmission secondaire	arbre et cardan			
Equipement Electrique				
Alternateur	460 W			
Batterie	12 V 25 Ah			
Allumage	numérique			
Partie-cycle				
Cadre	treillis tubulaire en acier, moteur suspendu			
Suspension AV	fourche téléhydraulique, Ø 41 mm, débattement 135 mm			
Suspension AR	monobras, mono-amortisseurs réglables en précontrainte (3 pos.), déb. 110 mm			
Frein AV	double disque, Ø 285 mm, étrier double pistons Brembo			
Frein AR	simple disque, Ø 285 mm, étrier double pistons Brembo			
Roues	en alliage léger			
Dimensions AV AR	2,50 × 18 2,75 × 17			
Pneus				
Dimensions AV AR	100 × 90" 130 × 90"			
Géométrie				
Chasse/angle	101 mm/			
Empattement	1 516 mm			
Haut. de selle	780 ou 800 mm			
Garde au sol	170 mm			
Poids et capacités				
A sec usine	228 kg			
Tous pleins faits	247 kg			
Répartition AV/AR	AV : 44,13 % AR : 55,87 %			
Essence/réserve	21 l			
Huile	3,5 l			



● **Raide, toute d'un bloc, la Guzzi appelle un pilotage énergique. Une fois le mode d'emploi assimilé, elle peut se révéler étonnamment efficace. Sur les bosses, en revanche, c'est l'Enfer.**

l'Intruder et très peu modifiés, donnent à la moto une direction "chopérisante" (lourde et tombante) un poil désagréable tant qu'on n'a pas dépassé les 30/40 km/h. Dommage car les prétentions citadines de la Suzuki, étroite et plutôt légère par ailleurs, s'en trouvent quelque peu rognées. On s'y fait vite cela dit, d'autant que le tempérament "rond" et gaillard du moteur, qui évoque celui d'un gros trail, se joue pleinement des tracés de la ville.

La K75 est une grande moto, on l'a vu, et ses concurrentes paraissent des jouets face à elle. L'aspect "chevalin" qu'on avait noté sur le plan esthétique, se renforce lorsqu'on enfourche la bête. La selle creusée sous le pilote, vaste et accueillante, donne l'impression de s'encaster entre la croupe et l'encolure. Les jambes, à peine pliées, vont chercher les étriers heu...les

repose-pieds bas et légèrement en avant, alors que le guidon haut vient carrément chercher les mains du pilote, évitant à ce dernier l'ombre d'une flexion dorsale pour diriger la bête. Cette position, inspirée des customs mais sans excès, a fait l'unanimité parmi nos essayeurs.

Quand on s'installe sur la Béhème, on ne veut plus en descendre. Comme on pouvait s'y attendre, la K75 paye sa carrure imposante par un poids respectable. Tous pleins faits, une quinzaine de kilos supplémentaires (en moyenne) que les trois autres machines. Ce léger handicap est bien vite oublié, balayé même par l'onctuosité du moteur, et la grande sûreté de guidage de la moto. La BMW s'extrait en douceur des encombrements, et seul le sifflement caractéristique de l'injection témoigne de l'activité mécanique, le trois-pattes s'avé-

rant d'une discrétion hors du commun.

Moteurs Avouons le d'entrée, la perspective de s'appuyer la poignée de gaz infernale du 1000 S pendant tout l'essai nous excitait moyennement. Un petit détour chez Moto Bel' à Levallois a sensiblement arrangé les choses en changeant simplement les guidages des câbles à l'arrivée aux carbus. Sans pour autant se transformer en un modèle de douceur, la poignée diabolique est au moins devenue utilisable. On va enfin pouvoir doser le couple vigoureux du gros twin italien. Le premier mot qui vient à l'esprit pour situer les sensations du moteur c'est : "locomotive". Passées les premières secondes d'ouverture des gaz la moto "tire" plus qu'elle ne pousse, l'aiguille du compte-tours égrainant une à une les graduations du cadran, alors que celle des km/h se dirige implacablement vers la butée du compteur. Cette machine tire long c'est évident, mais sa plage d'utilisation très vaste et son couple omniprésent donne aux accélérations une sensation de vigueur inexorable qui semble ne jamais vouloir s'essouffler. D'autant plus qu'à 5 000 tr/mn la Guz' nous fait le coup du "second souffle" et repart de plus belle. Le tout dans un grondement d'outre-tombe et secoué de vibrations bonnardes qui réjouiront les plus blasés. Sacré moulin !

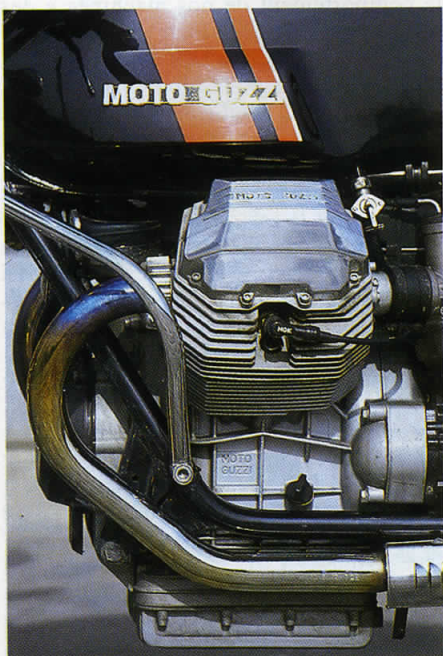
Niveau sensation, la Kawa n'est pas en reste, mais joue dans un tout autre registre. Ultra-onctueux, le quatre cylindres de la Zéphyr possède un punch étonnant à bas et moyen régime, mais donne l'impression d'avoir tout dit bien avant la zone rouge. Une sorte de scooter-dragster qui part très fort et stabilise brusquement sa lancée, comme "bridé". En ville et sur petite route c'est un régal. On reste sur un rapport élevé en oubliant la boîte, se servant uniquement de la poignée pour doser la vitesse et savourer la vivacité des accélérations quel que soit le régime. Marrant.

Les vibrations sont quasiment nulles, et le bruit de sirène (discret, rassurez-vous), distillé par le quatre en deux, haut dans les tours, peut exciter l'énervé moyen. Et comme l'aiguille du compte tour ne demande qu'à grimper...

L'option prise par Suzuki d'animer une machine dépourvue de pare-brise par un gros bicylindre est un choix judicieux (Guzzi aussi me direz-vous, mais eux n'avaient pas le choix !). Sachant que la pression du vent gâche le plaisir du pilote à rouler très vite, l'idée d'une motorisation favorisant les bas et moyens régimes était à retenir, ce qui fut fait. Le V2/800 de la VX est un moteur alerte, qui part vigoureusement dès 2 000 tr/mn en une poussée franche et régulière jusqu'à ce que le maximum de la puissance soit délivré, aux environs des 7 000 tr/mn. Le moulin de la Suz' n'est pas très impressionnant, mais son côté joyeux, "toujours présent", en fait une mécanique agréable et vivante quelle qu'en soit l'utilisation. En outre, s'il est légèrement en retrait en vitesse maxi/accélération, son couple important le met largement dans le coup au niveau des reprises. Qu'on se le dise !

Sur la K75 paradoxalement, le plaisir vient

● Basse et racée, la 1000 S est calquée sur la fameuse S3 de 75. Rustiques de conception, le moteur et la partie-cycle issus du Le Mans collent parfaitement au parfum rétro de l'ensemble.



● Un réservoir de V7 sport sur un moteur de Le Mans, ça donne une 1000 S. Taillé à la serpe, ce gros twin est loin d'être nouveau mais toujours aussi vibrant et sympathique.



● Tassée sur l'avant, la 1000 S exhibe ses deux gros cylindres en V de la manière la plus virile qui soit. Étroite à la base, elle s'élargit au niveau des culasses pour se refermer aussitôt sur le fin réservoir. Une gueule hors du commun.



● Dans le genre rétro, on aurait pu trouver mieux pour dessiner le tableau de bord de la Guzzi. Les cadrans blancs aux fines aiguilles sont assez réussis, mais les témoins lumineux jetés en vrac sur le support plastique n'ont rien d'esthétique. Ils comportent notamment un voyant de stop et de lumière.

du manque de sensations. Si la Guzzi parle à votre épiderme, la Béhème s'adresse à votre esprit. Vous ne chevauchez pas un moteur à explosion, vous êtes assis sur un tapis volant. Cette moto engendre une béatitude certaine, une sérénité totale. Le trois-cylindres à plat n'émet aucune humeur, aucun état d'âme, il n'existe pas. A moins de le pousser dans les tours : pas de vibrations, pas de bruit (si ce n'est le

sifflement de l'injection). Seule cette poussée linéaire, sans aspérité, trahit une quelconque présence mécanique...qu'on pourrait qualifier "d'électrique". Et pourtant il est là et bien là ce moteur. Pas un avion certes (encore qu'au bruit...) mais puissant, plein, et surtout d'une souplesse extraordinaire. Un peu lâché en reprise et en accélération, la K 75 va pourtant vite, et les sorties de courbes n'ont jamais à souffrir de la moindre mollesse. Et tout ça dans un confort les gamins ! On ne vous dit que ça !

Transmission La Guzzi tire long, on l'a vu, et sa large plage d'exploitation évite au pilote de jouer fréquemment de la savate. La course du sélecteur est longue, mais n'engendre pas trop de problème tant au niveau de la précision que de la rapidité d'exécution. Les rétrogradages demandent plus d'attention, car il faut prendre soin

MOTO GUZZI 1000 S

Moteur

Type	V 2, transversal à 90°, 4T, refroidi par air
Distribution	culbuté, 2 soupapes par cylindre
Alimentation	2 Dell'Orto, Ø 36 mm
Lubrification	par carter humide
Cylindrée	949 cm ³
Alésage × course	88 × 78 mm
Rapport volumétrique	9,5 à 1
Puissance maxi	71 ch à 6 800 tr/mn
Couple maxi	8,4 mkg à 6 250 tr/mn
Régime maxi	8 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	3,36 kg/ch
Puissance spécifique	74,8 ch/l
Mise en route	démarrateur électrique

Transmissions

Embrayage	monodisque à sec, commande mécanique
Boîte	5 rapports
Pourcentage	37/54/71/86/100 %
Transmission secondaire	par arbre et cardan : rapport : 4,714

Équipement Électrique

Alternateur	280 W
Batterie	12 V 28 Ah
Allumage	vis platiniées

Partie-cycle

Cadre	double berceau en acier, démontable
Suspension AV	fourche téléhydraulique réglable en hydraulique
Suspension AR	bras oscillant, 2 amortisseurs débattement : 85 mm
Frein AV	frein intégral, double disque, Ø 270 mm, étrier double pistons
Frein AR	simple disque (couplé disque avant), Ø 270 mm étrier double pistons
Roues	en alliage léger
Dimensions AV AR	2,50 × 18 3,00 × 18
Pneus	
Dimensions AV AR	100 × 90" 120 × 90"

Géométrie

Chasse/angle	106 mm/28°
Empattement	1 485 mm
Haut. de selle	780 mm
Garde au sol	160 mm

Poids et capacités

A sec usine	230 kg
Tous pleins faits	239 kg
Répartition AV/AR	AV : 46,86 % AR : 53,14 %
Essence/réserve	22,5/3 l
Huile	3 l



● Agile et bonne freineuse, la Zéphyr se prête volontiers à l'attaque. La vivacité et l'élasticité de son moteur offrent le plaisir rare d'enrouler très vite sur petite route sans jongler du sélecteur.

d'enfoncer profondément le sélecteur pour éviter tout risque de faux points morts. La transmission par arbre et cardan n'appelle aucune critique particulière. Elle se fait relativement oublier. La Zéphyr est la seule machine de l'essai dépourvue de cardan. Pour peu que la chaîne soit correctement tendue, c'est du velours. Pas l'ombre d'un à-coup. La qualité de sélection est bonne, précise et rapide, une légère inconsistance lors du verrouillage étant la seule chose qu'on puisse lui reprocher, ainsi qu'une recherche de point mort parfois délicate à l'arrêt.

La VX est également dans les normes sur ce chapitre. Question cardan et sélection : R.A.S.

La K75, elle, est capable du meilleur comme du pire. En montant les rapports, aucun souci. Le passage de la première, souvent désagréable sur les gros cubes,

s'exécute dans une douceur rarissime et sans bruit. Si l'on prend soin de ne pas aller plus vite que la musique, les autres rapports s'enclenchent avec le même bonheur et la même discrétion. Si l'on précipite les choses en revanche, le sélecteur se fait dur, le cardan devient brutal mais il est rare de loupier une vitesse. Au rétrogradage, ça se complique.

Une foultitude de points morts guettent le pied non aguerri, quel que soit le régime, et il demeure difficile, même après plusieurs jours d'essais, de trouver le bon geste, le bon "rythme", pour remplir proprement les vitesses.

L'affichage digital des rapports enclenchés, au tableau de bord, prend alors tout son sens. Le cardan remplit son rôle avec discrétion, et n'avoue sa présence qu'en levant légèrement la moto lors des accélérations.

Tenue de route Un peu avant Rouen, l'autoroute commence à se tordre en de longues courbes vallonnées, et le rythme plutôt cool jusqu'ici, prend des allures "poignédanslecoïnesques" dignes de ce nom (començacépafrancé ?). Première constatation, la Guzzi qu'on pensait être un rail, bouge. Dans des conditions extrêmes, c'est vrai, mais là où l'Italienne ondule gentiment de la croupe, la K75 reste d'une rigueur parfaite et la Suzuki, même si elle semble moins "collée" à la route que la Béhème, demeure saine. Comme le 1000 S, la petite Zéphyr n'est pas un exemple d'imperturbabilité, même si, pour l'une et l'autre, ce phénomène n'atteint jamais le stade de l'angoisse. La première sortie d'autoroute nous permettra de mieux juger le comportement de nos machines à des allures plus adaptées à leurs vocations.

Virages rapides, enchaînements déliés, voilà le domaine de la Moto Guzzi. Raide, toute d'un bloc, l'Italienne demande à être emmenée avec détermination et fermeté sur la trajectoire, mais permet de rentrer en force grâce au freinage intégral qui assoit parfaitement la machine en entrée de virage. Stable sur l'angle, la 1000 S réserve le meilleur pour la fin : les sorties de courbes. Si on prend soin de virer assez bas dans les tours, visser la poignée en sortie est un véritable régal. Le couple et l'allonge du moteur vous emportent dans une longue accélération qui plaque la moto au sol, accompagné d'un grondement rauque et vibratoire des plus jouissifs.

Cela dit, il faut savoir que cette moto est tout sauf "facile". Il est nécessaire de l'apprendre, de la comprendre, pour pouvoir s'amuser à son guidon. Les pilotages improvisés peuvent être efficaces à condition d'avoir parfaitement assimilé son mode d'emploi estampillé "vieille école". C'est aussi ce qui fait son charme. Sachez également que les petits coins sont loin d'être sa tasse de thé, et qu'une route bien dégradée vous réserve l'enfer. La raideur des suspensions vous distille alors, au hasard des bosses : éjections de selle, tassements de vertèbres ou sèches réactions de guidon. En gros ou au détail.

Face à elle, la Zéphyr fait figure de jouet. Maniable, précise et mieux suspendue, elle permet une conduite instinctive, voire "inspirée" sans avoir à redouter de mauvaises surprises. Virolas bien serrés et courbes franches sont avalés avec le même bonheur, l'option guidon plat/commandes reculées se révélant judicieuse dans ces conditions. Sur route bosselée, les freinages sur l'angle relèvent la moto, et il n'est pas rare que l'avant émette quelques réactions assez vives. Nous n'avons pourtant jamais eu à subir les affres d'un guidonnage digne de ce nom.

Idem pour la 800 VX, à la nuance près que sur celle-ci, les amorces peuvent être du genre brutal. Sur bon revêtement, sans avoir l'agilité du Kawa, la Suzuki est une moto plutôt facile, au comportement sain. Sa chasse conséquente la rend très stable sur l'angle, mais demande au pilote un soupçon d'énergie en entrée pour la placer, et en sortie, pour ne pas élargir exagérément la trajectoire. Bien mené, le 800 est capable de tenir un rythme élevé sur toute

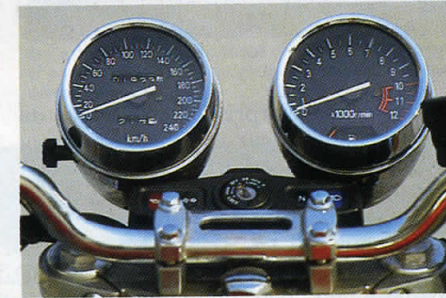
● Une 900 Z1 revue et corrigée 91, voilà la Zéphyr. Fine et belle, parions qu'elle ne séduira pas seulement les nostalgiques. Les gros tubes de fourche, les roues à trois branches et les larges disques sont là pour trahir la modernité de l'engin.



● Particulièrement vivace, le 4 pattes de la Zéphyr refroidi par air, nous rappelle qu'un moteur alu largement aileté conserve une gueule imparable. Notez le petit radiateur d'huile sous la colonne de direction.



● Assez basse, la Zéphyr est la plus trapue des quatre. La largeur importante du réservoir suffit à peine à couvrir le quatre cylindres en ligne.



● Du plus pur style Kawa des Seventies, les compteurs et compte-tours de la Zéphyr sont très lisibles. Bonne surprise, le compte-tours intègre une jauge à essence. Le tableau de bord accueille les voyants habituels.

sorte de parcours routiers, avec une légère préférence pour les courbes "enlevées". Avec la BM, force est de reconnaître que cette grande gigue de K75 nous a tous un peu bluffés. On s'attendait à un truc franchement lourdingue, et la qualité médiocre de l'amortisseur nous faisait craindre le pire. L'Allemande, c'est vrai, n'est pas un monstre de maniabilité et oppose une certaine lenteur aux changements d'angles. Pourtant, elle se bascule sans effort, fait ce qu'on lui ordonne sans renâcler, présentant même une bonne volonté inattendue si l'on prend garde à ne pas la brusquer. Rivée sur la trajectoire, elle fait, en entrée, sur l'angle où en sortie, au moins aussi bien que ses plus légères rivales, mais dans une ambiance calme de "force tranquille" agréable et rassurante. Quand la route se dégrade, le tableau s'assombrit un peu mais dans des proportions très raisonnables. L'avant absorbe les inégalités sans trop de réactions, alors que derrière, l'amortisseur avoue rapidement ses limites. S'il s'agit d'une bosse isolée, ce dernier réagit avec une inconsistance navrante allant parfois jusqu'au talonnage. Sur les succes-

sions de plis il se fige littéralement, renvoyant directement aux lombaires du pilote le soin d'analyser les reliefs du bitume. Le plus étonnant vient du fait que tout ceci a finalement très peu d'incidence sur la tenue de route, la moto restant obstinément agrippée à la trajectoire. Étrange machine.

F I C H E T E C H N I Q U E

KAWASAKI 750 Zephyr

Moteur

Type	4 cylindres en ligne, refroidi par air
Distribution	2 ACT, 2 soupapes par cylindre
Alimentation	4 Keihin CVK, Ø 32 mm
Lubrification	par carter humide
Cylindrée	738 cm ³
Alésage x course	66 x 54 mm
Rapport volumétrique	9,5 à 1
Puissance maxi	75 ch à 8 500 tr/mn
Couple maxi	6,8 mkg à 7 000 tr/mn
Régime maxi	10 000 tr/mn
Rapport poids/puiss.	2,93kg/ch
Puissance spécifique	101,6 ch/l
Mise en route	démarrateur électrique

Transmissions

Embrayage	multidisques en bain d'huile, commande mécanique
Boîte	5 rapports
Pourcentage	37,5/53,6/68,8/84,2/100 %
Transmission secondaire	par chaîne, rapport : 2,600 (15 x 39)

Équipement Électrique

Alternateur	
Batterie	12 V 10 Ah
Allumage	électronique digital

Partie-cycle

Cadre	double berceau en acier, tubes de section ronde
Suspensions AV	fourche télehydraulique Ø 41 mm, déb. 140 mm
Suspensions AR	2 combinés, réglables en pré-contrainte et détente déb. : 115 mm
Frein AV	double disques semi-flottants, étrier double pistons parallèles, Ø 300 mm
Frein AR	simple disque, étrier double pistons parallèles, Ø 240 mm
Roues	aluminium à trois branches
Dimensions AV AR	3,00 x 17 4,00 x 17
Pneus	
Dimensions AV AR	120 x 70" 150 x 70"

Géométrie

Chasse/angle	107 mm/28°
Empattement	1 455 mm
Haut. de selle	780 mm
Garde au sol	150 mm

Poids et capacités

A sec usine	201 kg
Tous pleins faits	220 kg
Répartition AV/AR	AV : 48,18 % AR : 51,82 %
Essence/réserve	17 l/2 l
Huile	3,6 l



● Un peu floue de l'avant sur les entrées en force, mais stable sur l'angle et bien amortie, la VX 800 est capable d'emmancher bon train sur toutes sortes de routes. Son comportement évoque celui d'un gros trail.

Freinage Comme toute bonne Guzzi, la 1000 S est équipée du fameux freinage intégral dont la commande, au pied, agit à la fois sur le disque arrière et l'un des deux disques avant. Ce dispositif offre l'avantage d'équilibrer parfaitement la moto en phase de freinage, laissant à la main du pilote le soin de figoler le travail de puissance en intervenant uniquement sur le second disque avant.

Très efficace en courbe, notamment sur le mouillé, ce système aurait gagné en confort et en finesse de dosage s'il n'était pas nécessaire d'appuyer comme une vache sur la pédale pour obtenir un résultat convaincant. Par temps de pluie, ou après un lavage, il faudra faire attention. Le temps que mettent les disques à évacuer l'eau rend le freinage inexistant sur les premiers tours de roues. Gaffe ! Chez

Kawa, pas de surprise. Le freinage du Zéphyr confié à deux larges disques avant et un simple disque arrière est très puissant, mordant et son efficacité n'a rien à envier aux machines à vocation plus sportive.

La Suz' freine bien sans plus. Le simple disque avant, largement dimensionné, demande une bonne pression sur le levier pour se montrer agressif, entraînant une légère vrille de la fourche au passage. Le disque arrière remplit correctement son rôle.

Les freins du K75 étonneront sûrement les habitués de la marque: ils freinent !! Pourvu des nouvelles plaquettes qui équipent désormais toute la gamme, le freinage de la Béhème offre un mordant, une puissance et un confort d'utilisation parfaits. A la limite, on pourra même lui trouver une

attaque un peu brutale sur route humide. Encore qu'avec l'ABS...

Confort Fallait s'y attendre, sur ce chapitre, la 1000 S accuse le coup. C'est l'engin viril par excellence. Poignée de gaz en tête, toutes les commandes au guidon sont fermes (hormis l'embrayage), la selle est dure et les suspensions d'une rigidité hors du commun. Tout ceci est un peu rattrapé par une position sport/tourisme bien étudiée qui permet de lutter efficacement contre la pression du vent sur route et autoroute sans faire souffrir les poignets à basse vitesse. Plus gênant, le réservoir exagérément étroit au niveau des cuisses empêche le pilote de faire corps avec la moto, les genoux baguenaudant dans le vide.

La Zéphyr propose une large selle moelleuse, des amortisseurs un poil mous mais confortables et, à l'inverse du Guzzi, un réservoir plutôt ventru qui force à écarter les jambes. Les repose-pieds reculés mais pas trop hauts imposent une position des jambes assez repliées mais pas gênante pour autant.

La Suzuki est un peu plus ferme de partout, mais le confort n'a pas à en souffrir, loin de là. La selle bien dessinée et les amortisseurs offrent un agrément au-dessus de tout soupçon. Le réservoir, étroit juste ce qu'il faut au niveau des jambes permet de bien "tenir" la moto, et la position d'ensemble est sans reproche. Rien à dire.

Chez BMW on a particulièrement soigné ce chapitre. Douce et vaste, la selle est un régal pour "l'oignon" moyen, parfaitement calé par le dossier naturel que forme "l'étage" réservé au passager. Les repose-pieds bas et avancés permettent une conduite "jambes déployées" très reposante et la mollesse de l'amortisseur, tant que la route n'est pas trop défoncée, est plutôt agréable. Le grand guidon impose une posture relaxe mais ses branches, un soupçon trop serrées, cassent légèrement les poignets. Le gros tableau de bord enfin, haut placé, fait office de petit déflecteur, soulageant sensiblement la pression du vent sur le pilote.

Conclusion Il est heureux de constater que cette catégorie renaissante propose d'entrée de jeu un menu varié à défaut d'être copieux. Ces quatre motos simples, sans prétention, à l'aise partout et passe-partout, revendiquent, au sein d'un même créneau, des personnalités bien différentes, ne serait-ce qu'au niveau mécanique.

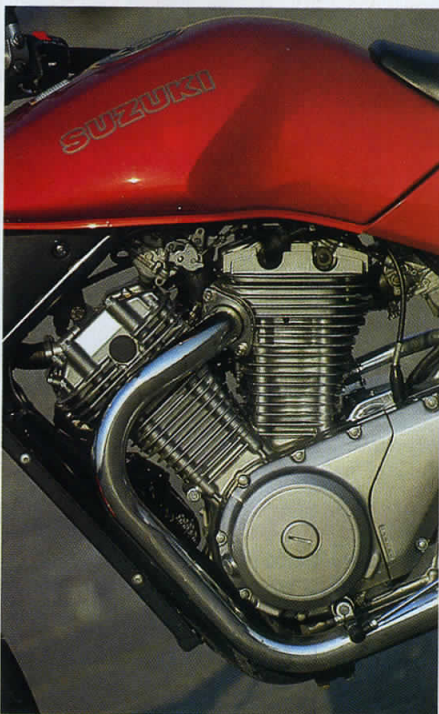
La 1000 S est une moto qu'on acquiert par passion, pour sa gueule rétro, son moteur attachant, et tout le folklore lié à ce type de machine.

La Zéphyr, jouet magnifique et dépouillé, titillera par sa ligne les nostalgiques des années 70, et tous les autres pour sa bonne humeur mécanique et l'agilité de sa partie cycle. L'élégante VX séduira par la rondeur de son V-twin, son classicisme moderne et sa polyvalence.

La K75, enfin, charmera par sa douceur, son originalité, et ses aptitudes routières. Bref, de bien belles machines comme on aimerait en voir plus souvent. ■



● La VX 800 semble avoir été dessinée autour du gros bicylindre en V. Élégante et sobre, la Suzuki innove dans le style néo-classique.

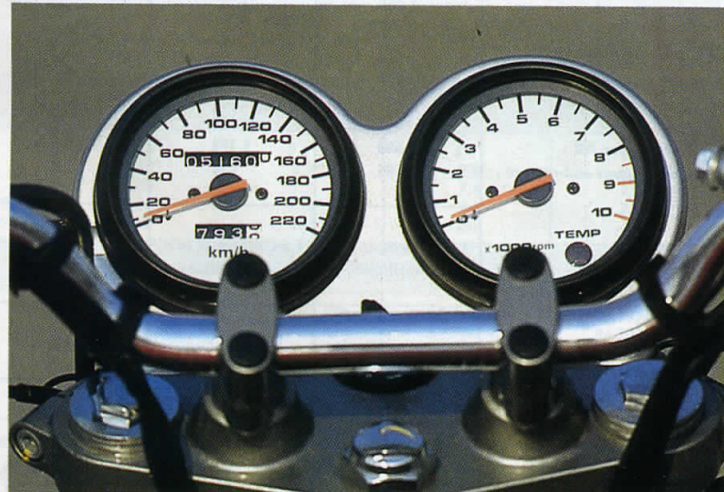


● Le bicylindre en V issu de l'Intruder a été largement remanié pour donner vie au 800 de la VX. Coupleux à souhait, il n'est pas désagréable à regarder, même si le refroidissement liquide à copieusement rogné les ailettes. Le bas moteur est nettement moins réussi.



● Le V/twin longitudinal de la VX lui permet d'avoir cette taille de jeune fille. C'est la plus étroite de toutes.

● Les cadrans montés sur platine de la Suzuki évoquent ceux des modèles sportifs de la marque. Bizarre pour cette machine sage et sobre. Sur cette photo, le guidon masque les voyants du tableau de bord. Témoins d'huile, de point mort, de clignotants et de plein phare.



F I C H E T E C H N I Q U E

SUZUKI VX 800

Moteur

Type	V 2, ouvert à 45°, refroidi par eau
Distribution	1 ACT, 4 soupapes par cylindre
Alimentation	2 Mikuni BDS, Ø 36 mm
Lubrification	par carter humide
Cylindrée	805 cm ³
Alésage × course	83 × 74 mm
Rapport volumétrique	10 à 1
Puissance maxi	56,6 ch à 6 800 tr/mn
Couple maxi	9,07 mkg à 5 400 tr/mn
Régime maxi	8 500 tr/mn
Rapport poids/puiss.	4,13 kg/ch
Puissance spécifique	70,3 ch/l
Mise en route	démarrateur électrique

Transmissions

Embrayage	multidisques en bain d'huile, commande mécanique
Boîte	5 rapports
Pourcentage	37,3/52,2/69,4/85,2/100 %
Transmission secondaire	par arbre et cardan rapport : 3,390

Équipement Électrique

Alternateur	
Batterie	12 V 16 Ah
Allumage	électronique CDI

Partie-cycle

Cadre	double berceau en acier, tubulaire
Suspension AV	fourche télehydraulique Ø 41 mm, déb. 150 mm
Suspension AR	2 combinés, réglables en hydraulique (4 pos.) et pré-contrainte (4 pos.) déb. : ?
Frein AV	simple disque, Ø 310 mm, étrier double piston parallèle
Frein AR	simple disque, Ø 250 mm étrier double pistons opposés
Roues	en alliage moulé, à 5 branches
Dimensions AV AR	3,00 × 18 3,50 × 17
Pneus	Metzeler ME 33/ME 55 A
Dimensions AV AR	110 × 80" 150 × 70"

Géométrie

Chasse/angle	142 mm/31°
Empattement	1 545 mm
Haut. de selle	790 mm
Garde au sol	145 mm

Poids et capacités

A sec usine	213 kg
Tous pleins faits	235 kg
Répartition AV/AR	AV : 44,26 % AR : 54,74 %
Essence/réserve	19 l/N.C.
Huile	3,3 l



● Nos quatre " nues intégrales " permettent de s'amuser en balade rapide sur les petites routes



L	E	B	U	D	G	E	T
	BMW K75 ABS	Kawasaki Zephyr	Moto-Guzzi 1000 S	Suzuki VX 800			
Prix clés en main :	60 700 F 53 700 sans ABS	39 338 F	56 880 F	39 755 F			
Le prix de la casse :							
• réservoir :	4 242	3 450	5 745	4 204			
• clignotant AV :	106	241	236	381			
• levier de frein :	144	295	233	181			
• rétroviseur :	214	284	328	159			
• repose-pied pilote :	84	210	244	351			
• silencieux (un) :	2 894	1 557	2 570	3 033			
• cadre :	5 005	10 207	7 368	10 230			
Le prix de l'usure :							
• jeu plaquettes AV :	295	623	228	N.C.			
• chaîne secondaire :	—	1 282	—	—			
• filtre à huile :	94	34	79	42			
• amortisseurs AR :	1 688	5 176	1 045	3 033			
• jeu de disques embrayage :	585	638	386	193			
Garantie :	1 an, pièces et m.o., km illimité	1 an, pièces et m.o., km illimité	1 an, pièces et m.o., km illimité	1 an, pièces et m.o., km illimité			
Coloris :	pourpre et gris	bleu et rouge	noir	gris et rouge			
Importateur :	BMW France 3, rue Ampère 78390 Bois d'Arcy Tél. : (1) 30.43.93.00	K.M.F. rue Marie-Curie 78312 Maurepas Tél. : (1) 30.51.61.86	S.I.C.E.M. 16, bd Galliéni 92230 Gennevilliers Tél. : (1) 47.90.28.79	Suzuki France 26, av. de la Gare 78310 Coignières Tél. : (1) 34.61.45.09			



● Quatre motos simples pour envisager une promenade rapide à Deauville. Ici, le repos des essayeurs à la terrasse "des Vapeurs" sur le port.

Au quotidien

★ Antivol : BMW et Guzzi : Neiman sur la colonne de direction. Kawa et Suzuki : couplé avec le contacteur. Il n'est possible de verrouiller les directions que guidon braqué côté gauche. Bien entendu, il n'est rien prévu pour transporter un antivol sur aucune des quatre.

★ Avertisseur : Un petit plus pour la BMW au niveau de la puissance sonore de l'avertisseur. Les autres sont suffisants en ville.

★ Bagages : La Kawa est équipée de crochets d'arrimage rétractables et la Suzuki de tétos sur les poignées latérales sous la selle. Les poignées latérales de la Guzzi sont pratiques pour arrimer des bagages. Sur la BMW le voyageur doit se débrouiller.

★ Béquilles : BMW : latérale et centrale stables et aisées à actionner. Une poignée articulée facilite le béquillage. Un rappel de sécurité couplé avec la poignée d'embrayage replie la latérale. Les béquilles japonaises sont pratiques et stables (hormis la latérale de la Suzuki un peu trop droite) et des coupe-circuits empêchent le démarrage béquille non-repliée. La Guzzi remporte le pompon : centrale peu pratique à actionner sans ressort suffisant à son rappel; latérale très instable, dure à déplier sans descendre de la moto; absence de toute sécurité. Précautions d'emploi indispensables et constantes sous peine de surprises désagréables.

★ Commodos : Fonctionnels et classiques sauf sur la BMW qui demande un petit temps d'accoutumance pour assimiler les commandes de clignotants de phare et de klaxon. Question d'habitude.

★ Essence : Remplissage et robinets sans problème sur les quatre. La BMW, avec son injection, n'a pas besoin de robinet.

★ Huile : Remplissage aisé sur les quatre. Lucarnes de niveau sur les carters sauf pour la Guzzi qui est munie d'une jauge.

★ Outils : Les trousseaux des japonaises sont au standard (médiocre). Celles des européennes sont fournies et de qualité.

★ Poignée de gaz : On a tout dit sur celle de la Guzzi (inadmissible) ! Les autres sont douces et d'une course pas trop importante. Celle de la BMW est un régal. Celle de la Suzuki a une course un poil trop long.

★ Rétroviseurs : BMW et Suzuki : respectivement parfaits et corrects. Ceux de la Kawa sont trop rapprochés. Ceux de la Guzzi vibrent et leur teinte bleutée, efficace de nuit, gêne un peu en plein jour.

★ Starter : Tirette ou molette au guidon pour les quatre.

★ Suspensions : Seule la fourche de la Guzzi est réglable en précharge du ressort et en amortissement hydraulique. Les amortisseurs arrière de l'italienne sont réglables en précharge des ressorts en quatre positions. Cinq positions ressorts et quatre positions détente pour les japonaises, avec réglage en compression pour la Zéphyr. Réglage de la prétention du ressort de l'amortisseur unique de la BMW.

★ Tableau de bord : Lisibles et complets sur les quatre. Celui de la BMW est particulièrement bien équipé avec montre de bord et témoin de non-fonctionnement des ampoules électriques.

PERFORMANCES - CONSOMMATIONS

	BMW K75	Kawasaki 750 Zephyr	Moto-Guzzi 1000 S	Suzuki VX 800
Vitesse maxi				
Assis (km/h)	181,4	185,9	187,7	174,4
Compteur/régime	190/8 200	195/9 500	190/6 500	180/8 000
Couché (km/h)	188,1	193,1	193,2	184
Compteur/régime	200/8 500	200/10 000	210/7 000	190/8 500
Accélérations				
400 m DA	13"42	12"73	12"85	13"91
Reprises de 80 à 120 km/h				
En 3"	5"6 (4 750 tr/7 250 tr)	3"9 (5 750 tr/8 750 tr)	3"9 (3 850 tr/5 850 tr)	4"8 (5 100 tr/7 600 tr)
En 4"	6"9 (4 100 tr/5 800 tr)	5" (4 700 tr/7 000 tr)	5"2 (3 000 tr/4 700 tr)	5"3 (4 200 tr/6 300 tr)
En 5"	8"2 (3 900 tr/5 250 tr)	6"5 (3 900 tr/6 000 tr)	6"9 (2 750 tr/4 000 tr)	6"3 (3 500 tr/5 500 tr)
Consommations				
Mini (l/100 km)	6,47	7,01	6,61	6,68
Maxi (l/100 km)	9,23	8,9	8,8	8,62
Stabilisée à 130 km/h	7,29	7,7	7,4	7,09
Moyenne de l'essai (l/100 km)	7,66	7,87	7,6	7,46
Autonomie moyenne (km)	240	200	260	250
Équivalences vitesses/régimes				
60 km/h	52,92/2 500	56,42/2 800	55,77/2 000	58,19/2 700
90 km/h	80,89/3 800	83,91/4 400	83,75/3 000	86,20/4 000
110 km/h	100,55/4 800	100,44/5 400	102,68/3 800	104,10/5 000
130 km/h	118,42/5 500	118,57/6 500	121,45/4 200	121,78/5 900
160 km/h	147,6 /6 700	150,2 /8 000	150,3 /5 500	152,62/7 000
180 km/h	165,2 /7 300	172,3 /9 000	170,9 /6 100	174,4 /8 000

Conditions : Pilote 72 kg, 1,75 m, en blouson. Vent Est, vitesse 5/30 km/h, temps variable, température 9-5, 65 % d'hygrométrie.
Réservoirs d'essence 100 %.
Guzzi : 6 809 km ; Kawasaki : 1 795 km ; Suzuki : 4 897 km ; BMW : 3 849 km